

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 715 289 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
05.06.1996 Patentblatt 1996/23

(51) Int. Cl.⁶: G08G 1/0968

(21) Anmeldenummer: 95250277.1

(22) Anmeldetag: 16.11.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IE IT LI LU NL PT
SE

(30) Priorität: 28.11.1994 DE 4444391
19.05.1995 DE 19519066

(71) Anmelder: MANNESMANN Aktiengesellschaft
D-40213 Düsseldorf (DE)

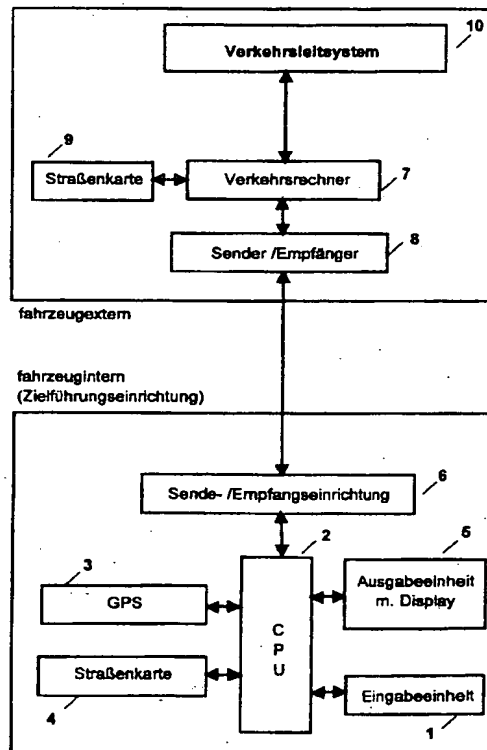
(72) Erfinder:
• Schlottbom, Karlheinz, Dipl.-Math.
D-40885 Ratingen (DE)

• Meis, Josef, Dipl.-Math.
D-40479 Düsseldorf (DE)
• van Huten, Swen, Dipl.-Inform.
D-40229 Düsseldorf (DE)

(74) Vertreter: Presting, Hans-Joachim, Dipl.-Ing. et al
Meissner & Meissner
Patentanwaltsbüro
Hohenzollerndamm 89
14199 Berlin (DE)

(54) Verfahren und System zur Zielführung eines Fahrzeugs

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei der mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur Zielposition geführt wird. Hierfür wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, daß aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen werden und der Verkehrsrechner unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs überträgt.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei dem mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur Zielposition geführt wird.

Ein solches System zur Zielführung eines Fahrzeugs ist in dem Beitrag "Im Kreisverkehr dritte Ausfahrt!" in der Zeitschrift "ADAC motorwelt", Heft 11, 1994, S. 7 ff. beschrieben. Bei der Zielführung eines Fahrzeugs wird dabei zunächst die gewünschte Zielposition von Hand eingegeben und anschließend die aktuelle geographische Position durch eine im Fahrzeug installierte Zielführungseinrichtung mittels eines Satelliten-Navigationssystems bestimmt. Die Zielführungseinrichtung bestimmt dann eine Fahrtroute anhand einer digitalen Straßenkarte, die auf einer mitgeführten CD-ROM gespeichert ist. Die CD-ROM enthält digital abgespeichert geographische Daten der gesamten Bundesrepublik Deutschland: alle Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, alle Großstädte mit sämtlichen befahrbaren Straßen und Plätzen, außerdem rund 100 000 kleinere Orte. Während der Zielführung vergleicht die Zielführungseinrichtung laufend die aktuellen Positionsdaten mit den gespeicherten geographischen Daten auf der CD-ROM entlang der ermittelten Fahrtroute und erteilt dem Fahrer entsprechende Fahrhinweise durch eine Stimme aus den Lautsprechern. Zusätzlich zeigt ein Display zur Orientierung des Fahrers eine elektronische Landkarte, auf der sich ein Punkt - das Fahrzeug - langsam auf sein Ziel zubewegt.

Nachteilig ist bei diesem System, daß nur diejenigen Verkehrsdaten berücksichtigt werden, die bei der Herstellung der CD-ROM bekannt waren und mit den geographischen Daten auf der CD-ROM abgespeichert worden sind. Die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten (z.B. Verkehrsdichten, Umleitungen) für das Gebiet der digitalisierten Landkarte durch einen Verkehrsrechner an die Zielführungseinrichtung zu übermitteln, ist bei diesem Zielführungssystem nicht vorgesehen, da dazu eine sehr große Datenmenge in gewissen sich zyklisch wiederholenden Zeitabständen zu jedem zielgeführten Fahrzeug zu übertragen und im Fahrzeug abzuspeichern wäre, was wiederum mit großem technischen Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden wäre.

Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs anzugeben, bei dem das Fahrzeug zum Ziel geführt wird entlang einer günstigen Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten und unter vorgebbaren Randbedingungen, beispielsweise die Fahrtzeit betreffend.

Die Lösung dieser Aufgabe hinsichtlich des Verfahrens ist erfindungsgemäß gekennzeichnet durch die im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale. Durch die kennzeichnenden Merkmale der Unteransprüche 2 bis 16 ist dieses Verfahren in vorteilhafter Weise weiter ausgestaltbar. Ein System zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens weist die Merkmale des Patentanspruchs 17 auf; durch die kennzeichnenden Merkmale der Unteransprüche 18 bis 25 ist dieses System in vorteilhafter Weise weiter ausgestaltbar.

Die Erfindung sieht vor, daß aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen werden und der Verkehrsrechner unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs überträgt. Dabei sind die an den externen Verkehrsrechner übertragenen Planungsdaten vorzugsweise die aktuelle geographische Position und die Zielposition des Fahrzeugs und/oder bereits im Fahrzeug ermittelte Fahrtrouten, aus denen der Verkehrsrechner mindestens eine günstige Fahrtroute beispielsweise mit Hilfe eines Rechenalgorithmus ermittelt.

Hierdurch wird erreicht, daß die sehr großen Datenmengen, nämlich die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten des entsprechenden Verkehrsraums, nicht an das Fahrzeug übertragen und als Grundlage für eine optimale Routenplanung zwischengespeichert werden müssen. Trotzdem wird das Fahrzeug durch die mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand der mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer günstigen Fahrtroute zur Zielposition geführt, wobei die Fahrtroutenbestimmung oder -auswahl unter Berücksichtigung vorgegebbarer Randbedingungen erfolgt.

Um auf eine veränderte Verkehrssituation z.B. durch einen Unfall schnell und wirksam reagieren zu können, wird mit der Erfindung vorgeschlagen, daß der Verkehrsrechner bei Eintritt bestimmter Bedingungen, z.B. eines Staus auf einem Streckenabschnitt der Fahrtroute, sofort mindestens eine aktualisierte Fahrtroute zusätzlich an das Fahrzeug überträgt. Zweckmäßigerweise übermittelt das Fahrzeug dazu in gewissen zeitlichen Abständen seine aktuelle Position an den Verkehrsrechner.

Eine noch größere Unabhängigkeit der Zielführungseinrichtung im Fahrzeug vom Verkehrsrechner wird dadurch erreicht, daß die Anzahl der aus den Fahrtroutendaten vom Verkehrsrechner zu ermittelnden alternativen Fahrtrouten vom Fahrzeug vorgegeben wird, d.h. daß das Fahrzeug mehrere Fahrtrouten zur selben Zielposition vom Verkehrsrechner ermitteln oder auswählen läßt.

Der Einsatzbereich des Verfahrens läßt sich dadurch verbessern, daß der Verkehrsrechner die Fahrtroute in Abhängigkeit von speziellen vom Fahrzeug vorgebbaren Randbedingungen bestimmt, die an die konkreten Wünsche des Fahrzeugführers dieses Fahrzeugs zum Ausdruck bringen. So kann beispielsweise

eine zweite Zielposition an den Verkehrsrechner übertragen, werden, damit der Verkehrsrechner eine Fahrtroute bestimmt, die einen Umweg über die zweite Zielposition aufweist.

Zweckmäßigerweise wird vorgeschlagen, daß der Verkehrsrechner mit der Fahrtroute eine im Bereich der Fahrtroute aktualisierte Straßenkarte an das Fahrzeug überträgt, so daß die Zielführungseinrichtung im Bedarfsfall Fahrtroutenkorrekturen unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten selbständig vornehmen kann. Diese Möglichkeit wird noch dadurch verbessert, daß die Straßenkarte im aktualisierten Bereich zusammen mit aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten für diesen Bereich übertragen wird. Insbesondere umfassen die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Straßenabschnitten der Fahrtroute.

Die vom Verkehrsrechner an das Fahrzeug zu übertragenden Fahrtrouten weisen eine besonders geringe Datenmenge auf, wenn die Fahrtrouten als Vektorzug in Form von aufeinanderfolgenden Wegpunkten übermittelt werden.

Es ist weiterhin zweckmäßig, als Randbedingung die Fahrzeit, die das Fahrzeug für die gesamte Fahrtroute benötigt, zu verwenden.

Um jedes Fahrzeug zu jedem beliebigen Zeitpunkt zu erreichen, wird mit der Erfindung vorgeschlagen, daß der Datenaustausch mit dem Verkehrsrechner über ein Funktelefon erfolgt.

Schaltungstechnisch besonders einfach läßt sich die Zielführung im Fahrzeug durch einen Bordcomputer durchführen.

Zur Erreichung einer störungsfreien Zielführung wird weiter vorgeschlagen, daß der Verkehrsrechner mit einem Verkehrsleitsystem verbunden ist, das z.B. die Fahrtrouten der zielgeführten Fahrzeuge bei der Verkehrsleitung berücksichtigt.

Besonders einfach läßt sich die aktuelle geographische Position durch ein Satelliten-Navigations-System im Fahrzeug ermitteln.

Mit besonders geringem technischen Aufwand läßt sich die aktuelle geographische Position durch ein Funkpeilsystem ermitteln.

Zur Durchführung des Verfahrens zur Zielführung eines Fahrzeugs wird ein System vorgeschlagen bestehend aus einer fahrzeuginternen Zielführungseinrichtung mit einer Empfangseinheit für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position, einer Recheneinheit zur Steuerung der Datenübertragungen, intern innerhalb des Fahrzeugs und extern zum Verkehrsrechner, einer Eingabeeinheit insbesondere zur Eingabe einer Zielposition und einer Ausgabereinheit insbesondere zur Ausgabe von Wegführungsinformationen, und einem außerhalb des Fahrzeugs angeordneten Verkehrsrechner, der eine digitalisierte Straßenkarte mit den aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten aufweist. Dabei ist die Zielführungseinrichtung zusätzlich mit einer Sende-

/Empfangseinrichtung ausgebildet und jederzeit über die Sende- /Empfangseinrichtung drahtlos mit dem Verkehrsrechner datentechnisch verbindbar.

Mit Vorteil wird vorgeschlagen, daß die Empfangseinheit für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position entweder ein Satelliten-Navigationssystem oder alternativ dazu ein Funkpeilsystem ist. Beide ermöglichen eine Bestimmung der aktuellen geographischen Position mit relativ geringem Aufwand. Die Genauigkeit der Ortsbestimmung läßt sich insbesondere beim Satelliten-Navigationssystem dadurch verbessern, daß die Empfangseinheit zum Empfang von Korrektursignalen eingerichtet ist, mit denen die Genauigkeit der Positionserkennung verbessert werden kann.

Als besonders zweckmäßig hat es sich erwiesen, wenn die Ausgabe- und/oder Eingabeeinheit eine Spracheingabe- und/oder Sprachausgabereinheit aufweist. Dabei ist es zweckmäßig, wenn die Ausgabereinheit außerdem ein Display umfaßt und auf dem Display die aktuelle Position mit einer Umgebungskarte anzeigbar ist.

Eine besonders kompakte Ein- und Ausgabereinheit ergibt sich, wenn die Ausgabereinheit gleichzeitig als Eingabeeinheit ausgebildet ist, wobei die Eingabe insbesondere der Zielposition durch Markieren oder handschriftliche Eingabe auf dem Display erfolgt.

Die Sende- /Empfangseinrichtung ist wegen des geringen zusätzlichen Aufwandes vorzugsweise als Funktelefon ausgebildet.

Anhand des in der einzigen Figur dargestellten Systems zur Zielführung eines Fahrzeugs unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten wird die Erfindung nachfolgend näher erläutert.

Die Figur zeigt schematisch eine fahrzeuginterne Zielführungseinrichtung, die eine Eingabeeinheit 1 insbesondere zur Eingabe einer Zielposition mittels einer Tastatur umfaßt; die Eingabeeinheit 1 ist datentechnisch mit einer Recheneinheit (CPU) 2 verbunden. Weiter weist die Zielführungseinrichtung eine Empfangseinheit für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position auf, z.B. einen GPS-Empfänger 3 (Global Positioning System) für die Satelliten-Navigation. Alternativ kann auch ein Funkpeilsystem vorgesehen sein. Die aktuelle geographische Position des Fahrzeugs ist aus den empfangenen Zeitsignalen des GPS-Empfängers 3 bestimmbar, wobei der GPS-Empfänger 3 vorzugsweise zum Empfang von Korrektursignalen eingerichtet ist, mit denen die Genauigkeit der Positionserkennung verbessert werden kann. Zur Bestimmung der aktuellen geographischen Position des Fahrzeugs aus den empfangenen Zeitsignalen des GPS-Empfängers 3 ist auch der GPS-Empfänger 3 mit der Recheneinheit (CPU) 2 verbunden. Die Recheneinheit (CPU) 2 hat außerdem Zugriff auf eine digitalisierte Straßenkarte 4, die z.B. auf einer CD-ROM abgespeichert ist. Die CD-ROM enthält das gesamte Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland: alle Autobahnen, Bun-

des-, Landes- und Kreisstraßen, alle Großstädte mit sämtlichen befahrbaren Straßen und Plätzen. Anhand der geographischen Daten auf der CD-ROM kann die Recheneinheit (CPU) 2 völlig unabhängig von anderen fahrzeugexternen Systemen eine oder mehrere Fahrtrouten ermitteln, die die aktuelle geographische Position des Fahrzeugs und die Zielposition miteinander verbindet. Die Fahrhinweise (Wegführungsinformationen) für den Fahrer werden über eine mit der Recheneinheit (CPU) 2 verbundene Ausgabeeinheit 5 ausgegeben. Die Ausgabeeinheit 5 umfaßt ein Display sowie eine Sprachausgabeeinrichtung. Bei Bedarf ist auf dem Display die aktuelle Position mit einer Umgebungskarte anzeigbar. In einer speziellen Ausführungsform ist Ausgabeeinheit gleichzeitig als Eingabeeinheit ausgebildet ist, wobei die Eingabe insbesondere der Zielposition durch Markieren oder handschriftliche Eingabe auf dem Display erfolgen kann. Zur Kommunikation mit externen Einrichtungen ist die Recheneinheit (CPU) 2 mit einer Sende-/Empfangseinrichtung 6 versehen, welche zweckmäßig als Funktelefon ausgebildet ist.

Über die Sende-/Empfangseinrichtung 6 ist die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs mit einem extern angeordneten Verkehrsrechner 7 datentechnisch verbindbar. Zum Datenaustausch mit den zielgeführten Fahrzeugen ist der Verkehrsrechner 7 mit einem Sender/Empfänger 8 verbunden. Die Fahrtroutenbestimmung durch den Verkehrsrechner 7 auf Anforderung durch das Fahrzeug erfolgt anhand mindestens einer gespeicherten digitalisierten Straßenkarte 9, auf die der Verkehrsrechner 7 direkten Zugriff hat. Der Verkehrsrechner 7 ist Bestandteil eines Verkehrsleitsystems 10 oder an dieses angeschlossen. Über das Verkehrsleitsystem 10 stehen dem Verkehrsrechner 7 die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten zur Verfügung. Es ist aber auch vorgesehen, daß der Verkehrsrechner 7 nicht nur Zugriff auf die Verkehrsdaten des Verkehrsleitsystems 10 hat, sondern daß die Routenplanung in direkter Abstimmung mit der Verkehrsleitung des Verkehrsleitsystems 10 erfolgt.

Zur Zielführung eines Fahrzeugs wird zunächst die Zielposition über die Eingabeeinheit 1 vom Fahrer des Fahrzeugs eingegeben. Die Startposition ist die aktuelle geographische Position, die die Recheneinheit (CPU) 2 durch Abfrage vom GPS-Empfänger 3 erhält. Die Start- und die Zielposition werden anschließend mittels Funktelefon (Sende-/Empfangseinrichtung 6) an den Verkehrsrechner 7 übertragen. Soll mehr als eine Fahrtroute vom Verkehrsrechner 7 ermittelt werden, wird die Anzahl der zu ermittelnden alternativen Fahrtrouten vom Fahrzeug vorgegeben; soll der Verkehrsrechner 7 die Fahrtrouten in Abhängigkeit von vom Fahrzeug vorgebbaren Optimierungsbedingungen bestimmen, werden die Optimierungsbedingungen ebenfalls übermittelt. So ist es z.B. möglich, daß die Fahrtrouten unabhängig von den Kosten wie Autobahngebühren usw., allein unter dem Gesichtspunkt einer minimalen Fahrzeit, bestimmt werden sollen. Hat der Verkehrsrechner 7 die Aufgabe erhalten, nur eine einzige Fahrtroute zu ermitteln, so bestimmt

der Verkehrsrechner 7 anhand der digitalisierten Straßenkarte 9 genau eine (möglichst günstige) Fahrtroute, die die aktuelle geographische Position mit der Zielposition verbindet. Dabei werden die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten berücksichtigt. Der Verkehrsrechner 7 ermittelt auf Basis der zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten von den möglichen Fahrtrouten beispielsweise die mit der kürzesten Fahrzeit, die das Fahrzeug für die gesamte Fahrtroute benötigt, indem er die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den einzelnen Straßenabschnitten der Fahrtrouten berücksichtigt. Anschließend wird die vollständige Fahrtroute an das Fahrzeug übertragen. Zusätzlich zur ermittelten Fahrtroute kann es auch vorgesehen sein, daß der Verkehrsrechner mit der Fahrtroute eine im Bereich der Fahrtroute aktualisierte Straßenkarte an das Fahrzeug überträgt. Die zu übertragende Datenmenge ist in einem solchen Fall sehr gering, da nur ein kleiner Ausschnitt der gesamten Straßenkarte 9 an das Fahrzeug zu übertragen ist. Auch ist es alternativ möglich, daß die Straßenkarte im aktualisierten Bereich zusammen mit aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten übertragen wird. Zweckmäßigerweise wird die Fahrtroute als Vektorzug in Form von aufeinanderfolgenden Wegpunkten vom Verkehrsrechner an das Fahrzeug übermittelt; dadurch verringert sich einerseits die zu übertragende Datenmenge, andererseits vereinfacht der Vektorzug die Zielführung des Fahrzeugs. Die Datenübertragung an das zielgeführte Fahrzeug erfolgt mittels eines Funktelefons (Sender/Empfänger 8).

Die vollständige Fahrtroute wird von der Sende-/Empfangseinrichtung 6 empfangen; anhand der digitalisierten Straßenkarte 4 erfolgt anschließend die Zielführung des Fahrzeugs durch die im Fahrzeug installierte Zielführungseinrichtung. Dazu erhält der Fahrer in Abhängigkeit von der aktuellen Position des Fahrzeugs die entsprechenden Fahrhinweise über Lautsprecher mitgeteilt. Zusätzlich werden auf dem Display die Fahrhinweise der Ausgabeeinheit 5 optisch angezeigt. Welches die nächste Richtungsänderung ist, ermittelt die Zielführungseinrichtung durch Vergleich der aktuellen Position mit der Fahrtroute anhand der digitalisierten Straßenkarte 4. Die Zielführung erfolgt im Fahrzeug durch einen Bordcomputer (Recheneinheit 2), der auch den Datenaustausch mit dem Verkehrsrechner 7 steuert.

Kommt es auf der Fahrtroute z.B. zu einem Unfall, kann also die Fahrtroute nur noch mit sehr geringer Fahrgeschwindigkeit passiert werden, wird von dem Verkehrsrechner 7 selbständig oder auf Anforderung eine aktualisierte Fahrtroute ermittelt und an das Fahrzeug übertragen. Das zielgeführte Fahrzeug verfügt also immer über die optimale Fahrtroute. Abweichungen von der vorgegebenen Fahrtroute sind jederzeit korrigierbar, da das Fahrzeug über eine autonome Zielführungseinrichtung verfügt. Somit ist es also auch möglich, den Fahrer des Fahrzeugs zur Fahrtroute zurückzuführen, wenn dieser sich trotz der Fahrhinweise verfahren hat oder wenn eine Verkehrsstörung vorliegt, die dem Verkehrs-

rechner 7 nicht bekannt war. In letzterem Falle ist die Zielführungseinrichtung auch von sich aus in der Lage, die Verkehrsstörung zu umfahren.

In einer zweiten Ausführungsform bestimmt die Recheneinheit (CPU) 2 anhand der digitalisierten Straßenkarte 4 nach Eingabe der Zielposition mehrere alternative Fahrtrouten, die an den externen Verkehrsrechner übertragen werden. Der Verkehrsrechner 7 wählt dann unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten aus den übermittelten Fahrtrouten diejenige aus, die unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage den Standardbedingungen oder den vorgegebenen Bedingungen am besten entspricht, und übermittelt das Ergebnis an das zielgeführte Fahrzeug. Im Einzelfall ist es auch möglich, daß nur eine einzige Fahrtroute an den Verkehrsrechner 7 übermittelt wird und daß dieser beispielsweise die Gesamtfahrzeit unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten bestimmt.

In einer dritten Ausführungsform ist es vorgesehen, daß alle Fahrzeuge einer organisatorischen Einheit, z.B. eines Taxiunternehmens, ihre Fahrtrouten vom Verkehrsrechner 7 unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten ermittelt bekommen, wobei zusätzlich organisatorische Anforderungen z.B. des Taxiunternehmens berücksichtigt werden. Die organisatorischen Anforderungen könnten z.B. darin bestehen, daß die Fahrtrouten der einzelnen Fahrzeuge möglichst gleichmäßig über die Stadt verteilt sein sollen usw.

BEZUGSZEICHENLISTE

Eingabeeinheit 1
Recheneinheit (CPU) 2
GPS-Empfänger 3
digitalisierte Straßenkarte 4
Ausgabeeinheit 5
Sende- /Empfangseinrichtung 6
Verkehrsrechner 7
Sender/Empfänger 8
digitalisierten Straßenkarte 9
Verkehrsleitsystems 10

Patentansprüche

1. Verfahren zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei dem mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur Zielposition geführt wird, dadurch gekennzeichnet, daß aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen

werden und der Verkehrsrechner unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs überträgt.

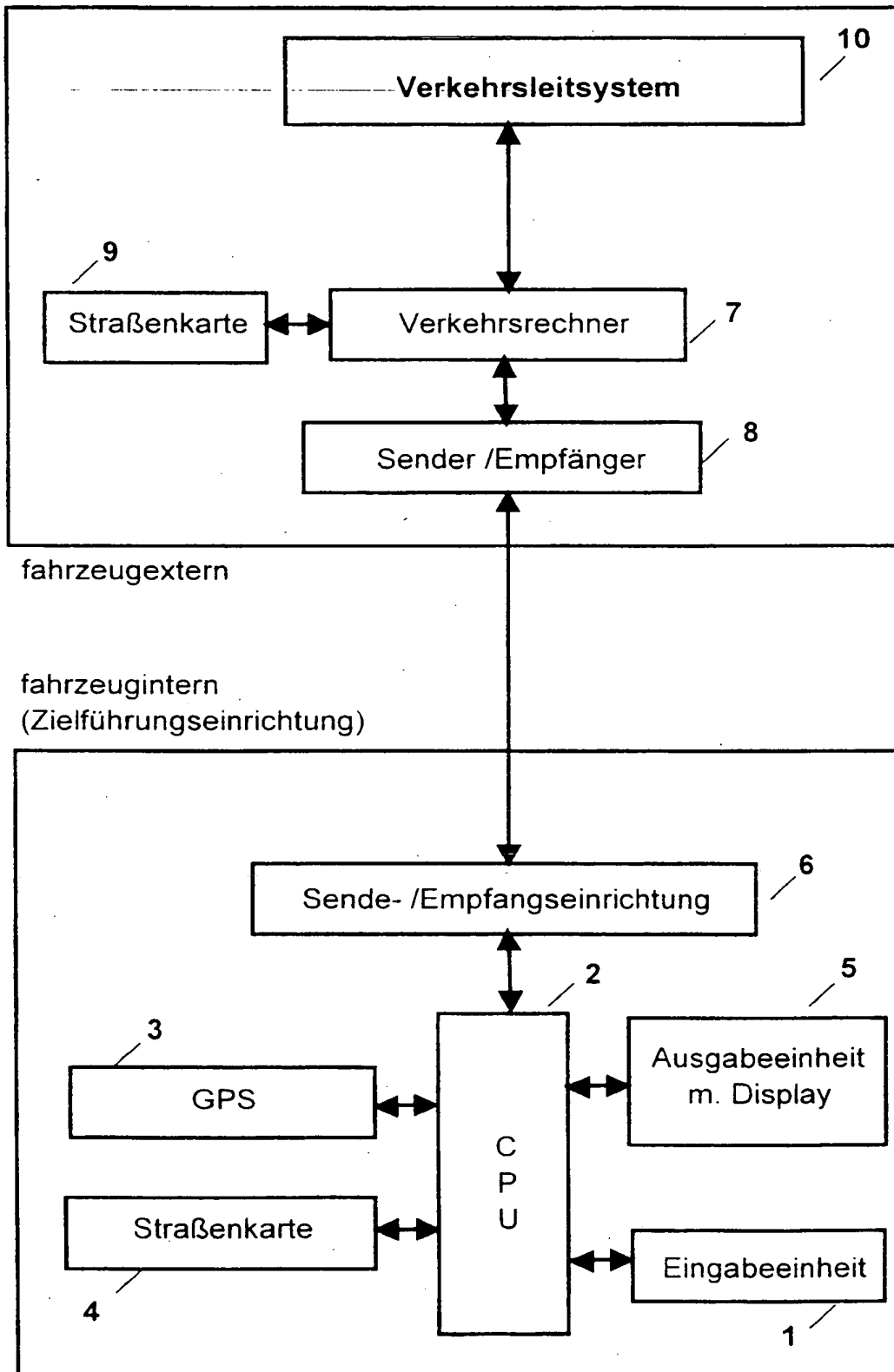
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die an den externen Verkehrsrechner übertragenen Planungsdaten als Startposition die aktuelle geographische Position umfassen.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die an den externen Verkehrsrechner übertragenen Planungsdaten im Fahrzeug ermittelte Fahrtrouten sind.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Anzahl der vom Verkehrsrechner zu ermittelnden alternativen günstigen Fahrtrouten vom Fahrzeug vorgegeben wird.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner bei Eintritt bestimmter Bedingungen mindestens eine aktualisierte günstige Fahrtroute ermittelt und an das Fahrzeug überträgt.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner die Fahrtrouten in Abhängigkeit von vom Fahrzeug vorgebbaren Randbedingungen bestimmt.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner mit den Fahrtrouten jeweils eine im Bereich der Fahrtrouten aktualisierte Straßenkarte an das Fahrzeug überträgt.
8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Straßenkarte im aktualisierten Bereich zusammen mit aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten übertragen wird.
9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Straßenabschnitten der Fahrtroute umfassen.
10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet,

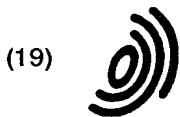
daß die Fahrtroute als Vektorzug in Form von aufeinanderfolgenden Wegpunkten vom Verkehrsrechner an das Fahrzeug übermittelt wird.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die vorgebbare Randbedingung die kleinste Fahrzeit ist, die das Fahrzeug für die gesamte Fahrtroute benötigt.
12. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11 dadurch gekennzeichnet, daß der Datenaustausch mit dem Verkehrsrechner über ein Funktelefon erfolgt.
13. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Zielführung im Fahrzeug durch einen Bordcomputer durchgeführt wird.
14. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner mit einem Verkehrsleitsystem verbunden ist.
15. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die aktuelle geographische Position durch ein Satelliten-Navigations-System im Fahrzeug ermittelt wird.
16. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die aktuelle geographische Position durch ein Funkpeilsystem ermittelt wird.
17. System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bestehend aus einer fahrzeuginternen Zielführungseinrichtung mit
 - einer Empfangseinheit (3) für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position,
 - einer Recheneinheit (CPU) (2) zur Steuerung der internen und externen Datenübertragungen,
 - einer Eingabeeinheit (1) insbesondere zur Eingabe einer Zielposition und
 - einer Ausgabereinheit (5) insbesondere zur Ausgabe von Wegführungsinformationen, und einem außerhalb des Fahrzeugs angeordneten Verkehrsrechner (7), der eine digitalisierte Straßenkarte (9) mit den aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten aufweist, wobei die Zielführungseinrichtung zusätzlich mit einer Sende/Empfangseinrichtung (6) ausgebildet und jederzeit über die Sende-/Empfangseinrichtung (6) drahtlos mit dem

Verkehrsrechner (7) datentechnisch verbindbar ist.

18. System nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position ein Funkpeilsystem ist.
19. System nach einem der Ansprüche 17 oder 18, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position ein Satelliten-Navigationssystem ist.
20. System nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) zum Empfang von Korrektursignalen eingerichtet ist, mit denen die Genauigkeit der Positionserkennung verbessert werden kann.
21. System nach einem der Ansprüche 17 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgabe- (5) und/oder Eingabeeinheit (1) eine Spracheingabe- und/oder Sprachausgabereinheit aufweist.
22. System nach einem der Ansprüche 17 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgabereinheit (5) ein Display aufweist.
23. System nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, daß auf dem Display (5) die aktuelle Position mit einer Umgebungskarte anzeigbar ist.
24. System nach einem der Ansprüche 18 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgabereinheit (5) gleichzeitig als Eingabeeinheit (1) ausgebildet ist, wobei die Eingabe insbesondere der Zielposition durch Markieren oder handschriftliche Eingabe auf dem Display (5) erfolgen kann.
25. System nach einem der Ansprüche 18 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß die Sende-/Empfangseinrichtung (6) als Funktelefon ausgebildet ist.





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 715 289 A3

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
05.02.1997 Patentblatt 1997/06

(51) Int. Cl.⁶: G08G 1/0968

(43) Veröffentlichungstag A2:
05.06.1996 Patentblatt 1996/23

(21) Anmeldenummer: 95250277.1

(22) Anmeldetag: 16.11.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH DE DK ES FR GB GR IE IT LI LU NL PT SE

(30) Priorität: 28.11.1994 DE 4444391
19.05.1995 DE 19519066

(71) Anmelder: MANNESMANN Aktiengesellschaft
40213 Düsseldorf (DE)

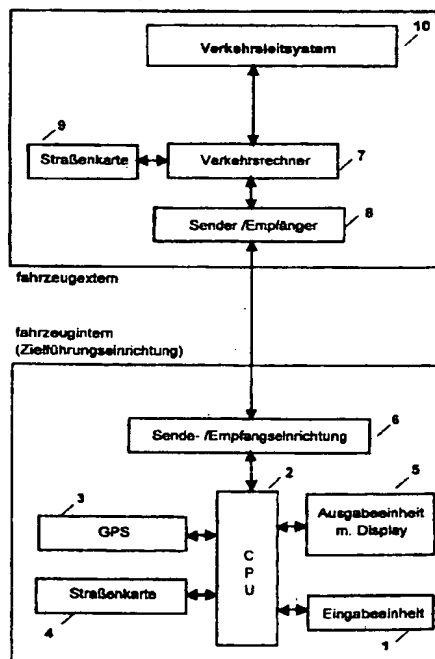
(72) Erfinder:
• Schlottbom, Karlheinz, Dipl.-Math.
D-40885 Ratingen (DE)

• Meis, Josef, Dipl.-Math.
D-40479 Düsseldorf (DE)
• van Hauten, Swen, Dipl.-Inform.
D-40229 Düsseldorf (DE)

(74) Vertreter: Presting, Hans-Joachim, Dipl.-Ing. et al
Meissner & Meissner
Patentanwaltsbüro
Hohenzollerndamm 89
14199 Berlin (DE)

(54) **Verfahren und System zur Zielführung eines Fahrzeugs**

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei der mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur Zielposition geführt wird. Hierfür wird erfindungsgemäß vorgeschlagen, daß aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen werden und der Verkehrsrechner unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs überträgt.





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 95 25 0277

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	INGENIEURS DE L'AUTOMOBILE, Nr. 687, 1.März 1994, Seiten 38-40, XP000435035 SODEIKAT M H: "SYSTEME UNIVERSEL D'INFORMATION DU VEHICULE UNIVERSAL VEHICLE INFORMATION SYSTEM" * Abbildung 1 *	1,17	G08G1/0968
A	---	2-16, 18-25	
A	WO-A-92 10824 (BOSCH GMBH ROBERT) 25.Juni 1992 * Seite 2, Zeile 2 - Zeile 14; Abbildungen 4A-4B * * Seite 11, Zeile 7 - Zeile 34 * -----	1-25	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			G08G
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchemerit		Abschlußdatum der Recherche	
DEN HAAG		22. November 1996	
		Prüfer	
		Crechet, P	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 01.92 (P0403)